Unikatowa kolekcja samochodów PRL-u

Indeks 231 576
ISBN 978-83-248-1599-9
Co dwa tygodnie
Cena 26,90 zł (5% VAT)

Kultowe AUTA PRL-u

Nr 85

Fiat 132P

Fiat 132P

ormacja o dodatku:
odel samochodu
porter: De Agostini Polska Sp. z o.o.
Ciszewskiego 15, 02-777 Warszawa

CO DWA TYGODNIE
INDEKS 231576

ISBN 978-83-248-2810-4



DeAGOSTINI

Kultowe AUTA PRL-u

FIAT 132P

Z Turynu przez Żerań 3

TAMTE CZASY

Jedyne takie radio 7

PRZEGLĄD PRASY

W cenie małego domu 10

Wydawca: De Agostini Polska sp. z o.o
Dyrektor generalny: Wojciech Horbatowski
Dyrektor finansowy: Dariusz Olak
Redaktor naczelna: Joanna Dowgiałło-Tyszka
Redakcja: Ryszard Popiołek, Jarosław Stawirej
Asystent redakcji: Luiza Balejko
Zdjęcia i ilustracje: Okładka: Il. Jarosław Wróbel; 3: Michał Leśniewski (g, d); 4: Michał Leśniewski (g, d); 5: Wikimedia Commons/public domain (g), Michał Leśniewski (d); 6: Michał Leśniewski (g, d); 7: Wikimedia Commons/ Mohylek* (c), PAP/Tomasz Gzell (d); 8: PAP/Paweł Kula (lg), PAP/ Witold Jabłonowski (d); 9: Piotr Kochanski i Michal Sielewicz/FORUM; 10: PAP/CAF/Maciej B. Brzozowski; 11-12 Il. Jarosław Wróbel; 13-14: Michał Leśniewski.

Tekst i konsultacja merytoryczna: Grzegorz Kacalski
Finanse: Marta Al-Abbas, Joanna Orłowska
Księgowość: Ewa Kosowska, Katarzyna Zakrzewska, Dorota Hawryluk, Justyna Giera
Marketing: Jan Sochoń
Biuro obsługi klientów: Joanna Kędra
Produkcja: Beata Wronka, Magdalena Kąpińska, Ewa Zduniak, Patrycja Krasowska
Dystrybucja i prenumerata: Maciej Gocał, Beata Stawierej, Anna Krupa
Opracowanie i skład: TOTEM
Druk: KF Partner Grzegorz Kosior
Adres redakcji:
ul. Ciszewskiego 15, 02-777 Warszawa
tel. (22) 20 89 300, faks (22) 20 89 330

ISBN: 978-83-248-1599-9 (seria)
ISBN: 978-83-248-2810-4 (numer 85)
INDEKS: 231 576

Internetowe Biuro Obsługi Klientów:
www.deagostini.pl/bok.html

HOBBY, KOLEKCJE, EDUKACJA
www.deagostini.pl

Biuro Obsługi Klientów/Prenumerata/Sprzedaż numerów archiwalnych:
tel. (22) 488 62 01, faks (22) 488 62 51

Numery archiwalne są wysyłane za zaliczeniem pocztowym po otrzymaniu pisemnego lub telefonicznego zamówienia. Sprzedaż numerów archiwalnych do wyczerpania nakładu.

Reklamacje powinny być składane na piśmie, z podaniem daty stwierdzenia wady produktu, na adres:
De Agostini Polska Sp. z o.o.
Ul. Ciszewskiego 15, 02-777 Warszawa
lub telefonicznie pod numerem (22) 488 62 01

Dziękujemy Panu Michałowi Leśniewskiemu (www.graty.art.pl) za pomoc i udostępnienie zdjęć do publikacji.

Już za dwa tygodnie kolejny numer z modelem samochodu!

TRABANT P50 LIMOUSINE, 1959 rok





Z Turynu przez Żerań



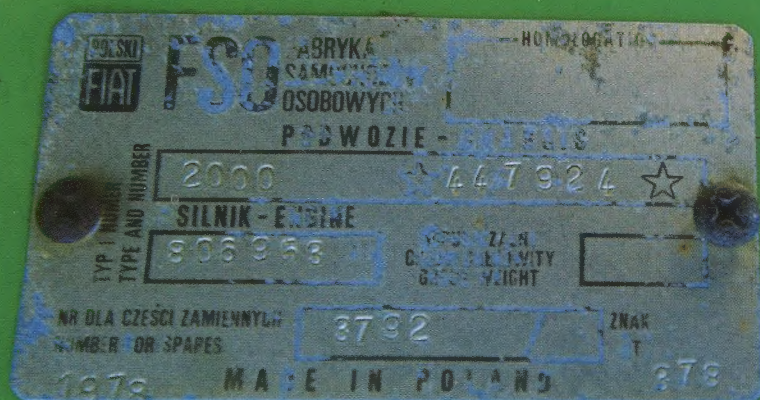
W czasach gierkowskiej prosperity, kiedy wydawało się, że Polska goni kraje Zachodu, ministrowie i dyrektorzy zjednoczeń upodobali sobie motoryzacyjny luksus we włoskim wydaniu. Specjalnie dla nich w Fabryce Samochodów Osobowych uruchomiono montaż Fiata 132p.



Fiat 132 miał nowocześniejszą sylwetkę niż poczciwy kanciak, czyli Fiat 125.

Pierwsza połowa lat 70. była okresem głębokich przemian gospodarczych i obyczajowych. Ekipa Edwarda Gierka postanowiła otworzyć Polskę na świat i dzięki zagranicznym kredytom w kraju pojawiły się dobra kojarzone wcześniej wyłącznie z drugim obszarem płatniczym. Dziatwa zajadała się bananami, popijając je colą, która jeszcze parę lat wcześniej uznawana była za napój nie tylko niezdrowy, ale i niesłuszny ideologicznie. Zmieniły się również motoryzacyjne upodobania prominentów, którzy z czarnych wołg przesiedli się do fiatów 132p.

Samochody te produkowane były na włoskiej licencji w żerańskiej FSO. Tak przynajmniej brzmiała oficjalna wersja serwowana przez tzw. propagandę sukcesu. O polskim pochodzeniu samochodu świadczyć miała literka „p" doczepiona do indeksu liczbowego, którym oznaczony był ten model. Jak rzeczywiście wyglądała owa produkcja, najlepiej wiedziało grono nielicznych pracowników wyznaczonych do montażu tych pojazdów. Kompletne egzemplarze fiatów przyjeżdżały z Włoch na kolejowych lawetach, które wtaczano po fabrycznej bocznicy do hali montażowej. Tam wyciągano auta ze skrzyń i dokręcano do nich koła oraz lusterka. Niektóre źródła podają również, że na Żeraniu przyczepiano efesowskie tabliczki znamionowe. Dokładnie w ten sam sposób „montowano" również inne egzotyki: fiaty 127, 128, 131 oraz jugosłowiańskie zastawy 1100. Działalność ta miała przede wszystkim



POLSKIE ZNAMIĘ

Większym poważaniem wśród kierowców cieszyły się modele zachodnie, więc często właściciele fiatów 132 zamieniali plakietki „Polski Fiat" i „132p" na takie, jakie widniały na egzemplarzach włoskich, czyli „Fiat" i „132", bez literki p. Nie można jednak było zmienić tabliczki znamionowej umieszczonej pod maską. I ten właśnie element odróżnia auta montowane w Polsce od oryginalnych włoskich fiatów.

FIAT 132P



O ile przód tego modelu był dopracowany i może się podobać do dziś, o tyle tył sprawia wrażenie, jakby został poskładany z przypadkowych elementów.

wymiar polityczny. Można było się pochwalić, że w Polsce produkowane są nowoczesne samochody. Poza tym prowadzony w FSO montaż i doczepienie magicznej literki „p" uzasadniały jakoś fakt, że notable wożą się zachodnimi limuzynami.

W przeciwieństwie do innych włoskich modeli montowanych na Żeraniu, Fiat 132p był z założenia przeznaczony dla ludzi piastujących odpowiednio wysokie stanowiska. Fiata 132 upodobała sobie również Służba Bezpieczeństwa. Niejeden opozycjonista miał więc okazję poznać to auto bliżej i w drodze na przesłuchanie osobiście wypróbować oferowany przez nie komfort jazdy. Fiata 132 ze smutnymi panami w środku często można było zobaczyć na warszawskim Żoliborzu przy ulicy Mickiewicza, pod domem Jacka Kuronia.

Z daleka jak BMW

Fiat 132 był nowoczesnym samochodem, a jego sylwetka odpowiadała ówczesnym trendom designerskim. Stotrzydziestkędwójkę można było z daleka pomylić z BMW E12. Podobieństwo obydwu samochodów nie było przypadkowe, ponieważ projekty ich nadwozi powstały na desce kreślarskiej tego samego designera – Marcella Gandiniego. Zarówno Fiat, jak i BMW miały charakterystyczne „rekinie pyski" z czterema ślepiami okrągłych reflektorów.

Fiat 132 był następcą wytwarzanego ledwie przez pięć lat modelu 125. Tu od razu winni jesteśmy wyjaśnienie, że włoski Fiat 125 pod wieloma względami różnił się od produkowanego w FSO Polskiego Fiata 125p. Włoski kuzyn wyposażony był przede wszystkim w nowoczesny silnik z dwoma wałkami rozrządu w głowicy i wałem korbowym podpartym na pięciu łożyskach głównych. Jednostka o pojemności 1,6 l i mocy 98 KM, stosowana w modelu 132, pochodziła właśnie z Fiata 125. Mocniejsza wersja, o pojemności 1,8 l i mocy 105 KM stanowiła zaś modyfikację tego udanego motoru. Silniki te stosowane były w usportowionych wersjach naszych dużych Fiatów: PF 125p Monte Carlo i Akropolis.

Samochód oferowany był z cztero- bądź pięciobiegową skrzynią biegów. W ofercie dostępna była również trójstopniowa przekładnia automatyczna. Napęd przekazywany był na tylny most za pośrednictwem dwuczęściowego wału.

Szybki, choć chwiejny

Nadwozie Fiata 132 odznaczało się dużą sztywnością i było nieźle zabezpieczone przed korozją,

dane techniczne



Silnik: czterocylindrowy, rzędowy, o pojemności 1995 ccm

Prędkość maksymalna: 170 km/h

Zużycie paliwa: około 10 l/100 km

Moc: 114 KM

Wymiary: długość – 4394 mm; szerokość – 1638 mm; wysokość – 1435 mm

Masa własna: 1140 kg



REFLEKTORY

Oprócz „ściętych" krawędzi przedniego i tylnego błotnika również podwójne okrągłe reflektory upodabniały Fiata 132 do BMW E-12, takiego jak ten widoczny na zdjęciu.

co, jak wiadomo, nie było najmocniejszą stroną pojazdów wytwarzanych przez włoski koncern. Wnętrze auta było bardzo wygodne, a do jego wykończenia zastosowano materiały przyzwoitej jakości. Pod względem komfortu jazdy Fiata 132 można było śmiało porównywać z modelami klasy wyższej. Sporo miejsca zarówno z przodu, jak i z tyłu pozwalało na wygodne podróżowanie, szerokie drzwi otwierane pod dużym kątem ułatwiały zaś pasażerom swobodne zajmowanie miejsca bez niepotrzebnej gimnastyki.

Fiat 132 słynął z komfortowego zawieszenia, dobrze tłumiącego nierówności. Przednie wzorowane było na modelu 125. Zupełnie inne było natomiast zawieszenie tylne – półeliptyczne resory piórowe zostały zastąpione przez sprężyny śrubowe, a sztywny tylny most prowadzony był przez cztery drążki wzdłużne. Tu warto wspomnieć, że znacznie nowocześniej prezentował się pod tym względem model 131 – słynne Mirafiori, który z przodu miał kolumny McPhersona, a ponadto wyposażony był w układ kierowniczy z przekładnią zębatą, nie zaś ślimakową.

Fiat 132 słynął z komfortowego zawieszenia, dobrze tłumiącego nierówności na drodze.

Miękkie zawieszenie Fiata 132 sprawiało, że samochód „płynął", ale jednocześnie miał skłonność do znacznego przechylania się na zakrętach i kiepsko trzymał się drogi. Ta wada, w połączeniu z dynamicznym silnikiem zachęcającym kierowcę do wciśnięcia pedału przyspieszenia, powodowała, że pod względem bezpieczeństwa czynnego Fiat nie prezentował najwyższego poziomu. Drugim istotnym jego mankamentem była ciężko obracająca się kierownica, co jak na samochód tej klasy było raczej zawstydzające. Wadę tę z czasem wyeliminowano, stosując hydrauliczne wspomaganie dostarczane przez niemiecką firmę ZF.

Zastrzeżeń nie budziła natomiast dynamika Fiata 132. Wersja z mniejszym silnikiem rozpędzała się do setki w niespełna 13 sekund, co nawet w porównaniu z dzisiejszymi autami stanowi przyzwoity wynik. Fiat z motorem 1,8 l osiągał 100 km/h w czasie o półtorej sekundy krótszym. Największą przyjemność z jazdy oferowała wersja z silnikiem 2,0 (dostępna od roku 1977). Jednostka ta była zmodyfikowaną wersją silnika 1,8 l, w którym zwiększono skok tłoków, nie zmieniając średnicy cylindrów. Choć po tej modyfikacji moc wzrosła minimalnie – ledwie o jednego konia mechanicznego, to jednak dzięki lepszemu przebiegowi momentu obrotowego samochód zyskał na elastyczności. Przekładając to na język bardziej zrozumiały – auto lepiej ciągnęło z samego „dołu". W owych latach silnik zwany „duemila" (dwa tysiące) był uznawany za jeden z najlepszych w swojej klasie. Gamę oferowanych jednostek napędowych uzupełniały diesle o pojemności 2,0 i 2,5 l.

Argenta

Do roku 1977 największym samochodem turyńskiej marki był model 130. Fiat jednak nigdy nie mógł



Z PISKIEM OPON

Fiat 132 ma w Polsce grono zagorzałych wielbicieli, którzy darzą te samochody gorącym uczuciem. Dzięki temu jest jeszcze sporo egzemplarzy na chodzie. Dawne „ministerialne" bryki utrzymywane są przez swych obecnych właścicieli w nienagannym stanie technicznym i mogą zaskoczyć animuszem, z jakim potrafią ruszyć spod świateł.





Oba podstawowe silniki stosowane w Fiacie 132 odznaczały się bardzo dobrą dynamiką.

przebić się do segmentu aut klasy wyższej i również ten model nie zrobił oszałamiającej kariery. Jego sprzedaż była tak niewielka, że zdecydowano o zaprzestaniu produkcji. Wówczas to rolę flagowego fiatowskiego modelu przejęła stotrzydziestkadwójka. Szefowie koncernu zlecili inżynierom z biura konstrukcyjnego Fiata przygotowanie face liftingu tego auta, tak by mogło ono jeszcze przez parę lat pociągnąć sprzedaż w tym segmencie, do czasu opracowania zupełnie nowego modelu.

W 1981 roku wprowadzono na rynek odświeżonego Fiata, który zyskał również nową nazwę – Argenta. Najbardziej rzucającą się w oczy zmianą w wyglądzie zewnętrznym auta było zastąpienie charakterystycznych podwójnych reflektorów pojedynczymi prostokątnymi lampami. Zmieniono również tylne oświetlenie, które zyskało nowy, atrakcyjny wygląd, a także zastosowano zderzaki wykonane z mas plastycznych. Argenta miała zupełnie inną deskę rozdzielczą, a jej wnętrze prezentowało się bardziej luksusowo niż to znane z Fiata 132. Samochód ten aspirował już do segmentu aut klasy wyższej, zapełniając tym samym wakat po wycofanym kilka lat wcześniej z produkcji Fiacie 130. Konstruktorzy wreszcie poradzili sobie z niestabilnym tylnym zawieszeniem. Osiągnięto to dzięki zastosowaniu niskoprofilowych opon i amortyzatorów gazowych.

W 1981 roku starzejącego się powoli Fiata 132 nieco odświeżono i nadano mu nową nazwę: Argenta.

Wszystkie te zmiany pozwoliły dużemu modelowi Fiata przetrwać na rynku do czasu wprowadzenia w 1985 roku jego następcy, skądinąd bardzo udanego modelu Croma.

Koniec montażu

Fiat 132 był produkowany nie tylko we Włoszech i w Polsce, ale również w Hiszpanii jako Seat 132 – w sumie powstało tam ponad 100 tysięcy tych pojazdów. Ciekawostką jest fakt, że auto było na tym rynku oferowane również z wysokoprężnym silnikiem Mercedesa. Był to ten sam oszczędny i niezniszczalny motor, który stosowano w Mercedesie W 123, czyli słynnej „beczce". Tę wersję Seata upodobali sobie zwłaszcza hiszpańscy taksówkarze.

W FSO „montażu" Fiata 132 (podobnie zresztą jak i pozostałych włoskich Fiatów) zaprzestano ostatecznie w 1981 roku. Przyczyną był pogłębiający się kryzys gospodarczy w Polsce i wprowadzenie stanu wojennego. Fabryka na Żeraniu borykała się wówczas z poważnymi kłopotami, spowodowanymi sankcjami gospodarczymi nałożonymi na Polskę przez Zachód. Pojawiły się problemy z utrzymaniem ciągłości produkcji.

Trudno dotrzeć do miarodajnych danych na temat liczby zmontowanych na Żeraniu fiatów 132p, ale była ona symboliczna i raczej nie przekroczyła 10 tysięcy egzemplarzy.



W starszych modelach zamiast prostokątnych stosowano trzy lub pięć okrągłych zegarów.

Jedyne takie RADIO

Program III Polskiego Radia zabierał swoich słuchaczy w inny, kolorowy świat. Trójkowe audycje muzyczne i rozrywkowe do dziś stanowią niedościgły wzór radiowego mistrzostwa.



Radiowa Trójka to nie tylko rozgłośnia, ale również fenomen kulturalno-społeczny. Dzięki niej dwa pokolenia Polaków wychowanych w PRL-u mogło rozwijać swoje zainteresowania muzyczne. W czasach, kiedy dostęp do zachodniej kultury było mocno ograniczony, Program III stanowił kulturalne okienko na świat. Dzięki Trójce można było posłuchać muzyki spoza oficjalnej peerelowskiej estrady: rocka, bluesa, jazzu, folku, country. Stacja miała jeszcze jeden niezaprzeczalny walor – polityczna propaganda i drętwa publicystyka ograniczone były w niej do minimum.

Maksimum muzyki

Początki Programu III sięgają końca lat 50., próbne nadawanie przeprowadzono bowiem po raz pierwszy jeszcze w roku 1958. Oficjalnie stacja rozpoczęła swoją działalność w prima aprilis 1962 roku. Pierwszym dyrektorem rozgłośni został poeta i tekściarz Edward Fiszer, szefem redakcji muzycznej zaś Mateusz Święcicki, kompozytor i aranżer, autor wielu przebojów, m.in. piosenki „Pod papugami" śpiewanej przez



STUDIO

Medium audycji radiowych jest głos, dlatego niewiele ludzi zdaje sobie sprawę, jak wygląda studio, z którego ów głos jest nadawany. Między innymi dlatego w 2009 roku radiowa Trójka zorganizowała dni otwarte pod tytułem „Dla dorosłych i dla dzieci otwieramy Program Trzeci". Można było wówczas przekonać się na własne oczy, jak wygląda pokój prezenterów, a jak pomieszczenie realizatorów dźwięku.

1958	1962	1972	1973	1974
Pierwsze audycje Programu III Polskiego Radia można usłyszeć w Warszawie, Opolu i Katowicach.	Oficjalne rozpoczęcie nadawania Programu III PR.	Rozpoczęcie produkcji Fiata 132 we Włoszech.	Rusza „montaż" Polskiego Fiata 132p w fabryce na Żeraniu.	Pierwsze modyfikacje stotrzydziestkidwójki. Zmieniła się osłona chłodnicy, listwy boczne i tylne światła.



Adres pocztowy radiowej Trójki jest prawdopodobnie jedynym powszechnie znanym adresem rozgłośni radiowej w Polsce. Na zdjęciu: wejście do siedziby Trójki przy ulicy Myśliwieckiej 3/5/7.

Czesława Niemena. Święcicki prowadził audycję „Mój magnetofon", będącą pierwowzorem niezwykle popularnej „Muzycznej poczty UKF". W roku 1963 współpracę z radiem rozpoczął 17-letni wówczas Piotr Kaczkowski – żyjąca legenda Trójki. Początkowo prowadził on audycję u boku innego znakomitego radiowca Witolda Pogranicznego, a kilka lat później został gospodarzem programu „Minimax", który zresztą prowadzi do dziś. Ciekawostką jest fakt, że Piotr Kaczkowski konsekwentnie unika publikowania swojego wizerunku, twierdząc, że jako radiowiec woli pozostawać w cieniu.

Trójkowy humor

W latach 70. niezwykły rozwój przeżywały nadawane w Trójce programy rozrywkowe. W grudniu 1970 roku zadebiutował Ilustrowany Tygodnik Rozrywkowy, który prowadzili Jacek Janczarski i Adam Kreczmar. To właśnie w ITR pojawiły się genialne słuchowiska radiowe: „Fachowcy", „Dialogi na cztery nogi" duetu Jonasz Kofta – Stefan Friedmann, przezabawne dialogi Marii Czubaszek z cyklu „Z wizytą u Kazia", radiowy romans wszech czasów „Kocham pana, panie Sułku" z Martą Lipińską i Krzysztofem Kowalewskim w rolach głównych, wreszcie kultowa „Rodzina Poszepszyńskich" autorstwa Jacka Janczarskiego i Macieja Zembatego. O tej ostatniej warto powiedzieć kilka słów, bowiem dobrze pokazuje ona, na czym polegała pewnego rodzaju kulturalna opozycyjność Trójki. Otóż od samego początku „Poszepszyńscy" zostali wymyśleni jako swego rodzaju odtrutka na „Matysiaków", hiperrealistyczny serial radiowy nadawany w Programie I Polskiego Radia. Słuchowisko to miało formę tasiemcowego serialu, pełnego odniesień do bieżących wydarzeń. Tytułowi Matysiakowie to porządna robotnicza rodzina, bohatersko pokonująca problemy dnia codziennego, niespotykane w żadnym innym systemie. Tymczasem Poszepszyńscy to odlotowy, absurdalny, czarny jak antracyt humor, w którym rzeczywistość odbija się niczym w krzywym zwierciadle, a „wiele różnych spraw nawarstwia się i spiętrza", że posłużymy się cytatem z piosenki puszczanej na początku każdego odcinka „Rodziny Poszepszyńskich".

Dziś niegdysiejszy trójkowy zwyczaj puszczania całych płyt zostałby pewnie nazwany piractwem.

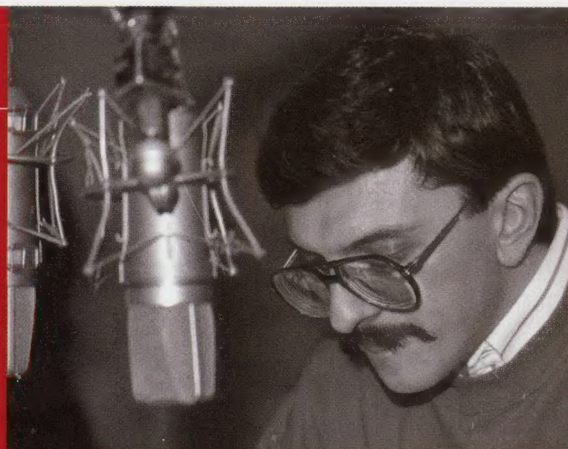
Innym znakomitym programem rozrywkowym z tamtych lat był magazyn „60 minut na godzinę" wymyślony przez Marcina Wolskiego. Tam również usłyszeć można było plejadę znakomitych aktorów i satyryków: Ewę Szumańską, Jacka Fedorowicza, Andrzeja Zaorskiego, Mariana Kociniaka, kabaret Elita i wielu innych. Do dziś słuchowiska z tamtych lat bawią słuchaczy.

Lista wszech czasów

Po wprowadzeniu stanu wojennego Program III zamilkł na kilka miesięcy i wznowił swoją działalność 5 kwietnia 1982 roku. Niespełna trzy tygodnie później odbyło się pierwsze notowanie „Listy Przebojów Programu Trzeciego" stworzonej i prowadzonej przez Marka Niedźwieckiego. Program ten stał się niejako osobną radiową instytucją.

NIEDŹWIEDŹ

Marek Niedźwiecki już na zawsze będzie się kojarzył Polakom z Listą Przebojów Programu Trzeciego. I nic dziwnego, gdyż prowadził ją nieprzerwanie przez 25 lat, a po krótkiej przygodzie z Radiem Złote Przeboje, w 2010 roku, wrócił na antenę Trójki. Prowadzona przez „Niedźwiedzia" audycja ukształtowała gusta muzyczne dwóch pokoleń.



1974	1977	1981	1982	1986
Andrzej Woyciechowski wymyśla audycję „Zapraszamy do Trójki".	Fiat 132 przechodzi face lifting i dostaje nowe silniki.	Koniec produkcji Fiata 132p. We Włoszech ulega on dalszym modyfikacjom i zostaje zastąpiony przez Argentę.	W eter zostaje wyemitowana pierwsza audycja Marka Niedźwieckiego – „Lista Przebojów Programu Trzeciego".	Koniec produkcji następcy Fiata 132 – Fiata Argenty.

Niedźwiecki nie tylko prezentował piosenki zagraniczne, ale był również nieocenionym propagatorem dokonań polskiej sceny muzycznej. „Lista" stała się chyba najsłynniejszą audycją w historii Polskiego Radia. W okresie szczytowej popularności w sobotnie wieczory gromadziła przy odbiornikach milionowe rzesze słuchaczy. Do siedziby Trójki, mieszczącej się przy ulicy Myśliwieckiej w Warszawie, dostarczano całe stosy kartek pocztowych, za pomocą których słuchacze głosowali na ulubione piosenki. Program z pewnością zawdzięczał swoją popularność również osobowości prowadzącego, jego ciepłemu poczuciu humoru oraz muzycznej erudycji. „Lista Przebojów Programu Trzeciego" nadawana jest do tej pory, choć nie ma już tego niezwykłego ciężaru gatunkowego, co w latach 80.

W latach 80. to Program III Polskiego Radia decydował, jakiej muzyki będą słuchali ludzie w Polsce.

Trójka pełniła jeszcze jedną doniosłą rolę. Dzięki nadawanym w niej audycjom można było kompletować dyskografię ulubionych artystów, których albumów próżno było szukać w świecących pustkami sklepach muzycznych. Były to czasy, kiedy mało kto w Polsce słyszał o prawach do własności intelektualnej, dlatego longplaye zagranicznych artystów często puszczane były w całości, tak by słuchacze mogli je sobie nagrać na taśmę magnetofonową. Dziś takie praktyki byłyby oczywiście nie do pomyślenia.

Zresztą trzeba pewnie przypomnieć, że radio w czasach PRL-u różniło się od tego, z którym mamy do czynienia dzisiaj. Nie było wtedy jeszcze radiostacji prywatnych ani rynku reklamowego, któremu podporządkowana jest ramówka i tematyka audycji w większości współczesnych radiostacji. Piosenki nie służyły więc jako wypychacze przerw między reklamami, a prowadzący audycje dziennikarze mieli czas na odtwarzanie długich, ambitnych utworów trwających często kilkanaście minut, a czasem nawet dłuższych.

Bez wątpienia wyższy poziom reprezentowali też prowadzący, którzy nie tylko mieli dużo lepszą dykcję, ale również posługiwali się poprawną polszczyzną, co dzisiaj wielu radiowym zapowiadaczom piosenek sprawia spore kłopoty.

Na koniec trzeba powiedzieć, że mimo wielu perturbacji, które przeżywa radiowa Trójka, nadal prezentuje ona wysoką jakość. Miejmy nadzieję, że tak pozostanie i słuchacze nie będą skazani wyłącznie na muzyczną tandetę przetykaną głupawymi konkursami.



ANALOGOWO

Dziś, kiedy przyzwyczailiśmy się do muzyki w formie cyfrowej, nagrywanie i przegrywanie w czasie rzeczywistym jest katorgą. Wie o tym każdy, kto próbował choć raz na własną rękę zdigitalizować stare taśmy, nagrywane np. na magnetofonie ZRK Tonette (na zdjęciu) albo kultowym ZK 140T.



W cenie małego domku

Fiat 132 był w PRL-u samochodem naprawdę luksusowym. Za jego równowartość można było kupić mieszkanie lub mały domek. Nic dziwnego, że jeśli już ktoś takiego fiata posiadał, dbał o niego jak o najcenniejszy skarb.

Nowość z Żerania

„Polski Fiat 132p montowany jest obecnie wyłącznie w wersji GLS. Ta nowa wersja nadwoziowa różni się powiększeniem oszklonej powierzchni, rzuca się w oczy znacznie większa powierzchnia w tylnych drzwiach samochodu. W silnikach o pojemności 1,6–1,8 l nastąpił dzięki innym regulacjom silnika nieznaczny wzrost mocy rzędu 2 KM. Samochód wyposażony jest w szersze obręcze z promieniowym ogumieniem 185/170 SL 13. We wnętrzu samochodu zwracają uwagę wygodne fotele typu anatomicznego, przy czym ta zmiana nie stwarza warunków wygodnej podróży piątemu, środkowemu pasażerowi, siedzącemu na tylnym fotelu. Kolumna kierownicy ma obecnie możliwość sześciocentymetrowej regulacji w pionie”.

Motor, 1974

Komfort i jakość

„Widząc Fiata 132, zapewne zechcecie przyjrzeć mu się bliżej. Zobaczycie, że nowy Fiat to luksusowy samochód oferujący mnóstwo miejsca pięciu pasażerom, którzy zasiąść mogą w wygodnych fotelach. Zauważycie też wysokiej jakości wykończenie wnętrza”.

Folder reklamowy

Bezpieczny

„Nadwozie o giętych szybach bocznych i wypukłych bokach ukształtowane zostało z myślą o jak największej odporności na zderzenia. Kabina pasażerska jest bardzo sztywna, natomiast przednia i tylna część nadwozia stosunkowo łatwo odkształca się, pochłaniając w ten sposób energię”.

Modelarz, 1974

Dziadkowy fiat

„Dziadek kupił fiata nowego, odbierał go z Żerania. Choć miał pieniądze, nie było wcale łatwo go dostać. Nie należał nigdy do partii ani nie był dyrektorem żadnego zakładu. Prowadził własny zakład dekarski. W Rzeszowie było około dziesięciu właścicieli 132, z czego łącznie z dziadkiem tylko dwie osoby nie należały do partii. Aby kupić ten samochód, dał pieniądze sąsiadowi, który ma podwójne obywatelstwo i dzięki temu mógł zapłacić za fiata w Kanadzie. Pierwotnie auto miało kosztować 3500 dolarów, ale wprowadzono modernizacje, np. regulację kierownicy, i cena wzrosła o 250 dolarów do 3750. Jak na tamte czasy kosztował niesamowite pieniądze – można było za nie kupić 2,5 fiata 125p lub mały domek”.

www.fiat132.boo.pl



Radiowa misja

„Myślę, że w trudnych dla nas wszystkich latach minionych, kiedy nie było u nas płyt, kiedy nie było nagrań, kiedy rzadko ktoś do nas dojeżdżał na koncerty – właśnie radio wypełniało te braki. 15–20 lat temu problemem było posiadanie egzemplarza płyty. Wtedy miałem zawsze na antenie swoje 2–3 godziny w tygodniu i mogłem przekazać słuchaczom to, co w muzyce rozrywkowej działo się ważnego”.

Fragment rozmowy Krzysztofa Kozakowskiego z Piotrem Kaczkowskim

FIAT 132P

W latach 70. peerelowscy dygnitarze również chcieli poczuć nieco zachodniego luksusu, więc zafundowali sobie dostęp do flagowego modelu włoskiego koncernu – Fiata 132. To auto zapewniało doskonałe osiągi, było bardzo wygodne i miało odpowiednią prezencję.

W porównaniu z Wołgami, którymi jeździli wcześniej partyjniacy, Fiat 132 był wzorem jakości wykonania.

FIAT 132P
1978 r.

Tapicerka
Nawet najuboższa wersja tego modelu miała bardzo porządną tapicerkę. W wersji Special całe obicie foteli było welurowe lub z wysokiej jakości skaju.

Fotele
Były bardzo dobrze wyprofilowane i dzięki temu świetnie trzymały ciało kierowcy na zakrętach.

Biegi
W fiatach 132 montowane były dwa rodzaje skrzyń biegów. Jedna z drążkiem wystającym pionowo, a druga z dźwignią ulokowaną w konsoli pod kątem, tak jak w Polonezie.



Bagażnik
Nie był bardzo duży – miał 400 l pojemności. Sporą część przestrzeni zajął zbiornik paliwa i sprężyny zawieszenia tylnych kół.

Blachy
W porównaniu z Fiatem 125 w stotrzydziestcedwójce stosunek powierzchni przeszklonych do blach został zmieniony na rzecz tych ostatnich, co zwiększyło sztywność nadwozia i bezpieczeństwo bierne w razie zderzenia.

Zawieszenie
Konstrukcja przedniego zawieszenia została zaadaptowana ze starszego brata stotrzydziestkidwójki, czyli Fiata 125. W obu modelach zawieszenie przednich kół obejmowało wahacze, drążki i amortyzatory. W Fiacie 132 inaczej rozwiązano jednak zawieszenie tylne, w którym zrezygnowano z resorów i zastąpiono je sprężynami.

Silnik
Początkowo fiaty 132 wyposażano w silniki o pojemności 1600 i 1800 ccm. Po roku 1977 silnik 1.8 został zastąpiono dwulitrowym.


Kultowe
AUTA PRL-u
FIAT 132P
FIAT